Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů
orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

ČÍSLO
1/2
leden/únor
2005

80·00 Kč

Hrst hřebíků se silnice
Knihovnička
Galerie mistrů
Velo Journal
Kalendář akcí
Levně na prodej
Album

9 771213 252043 01

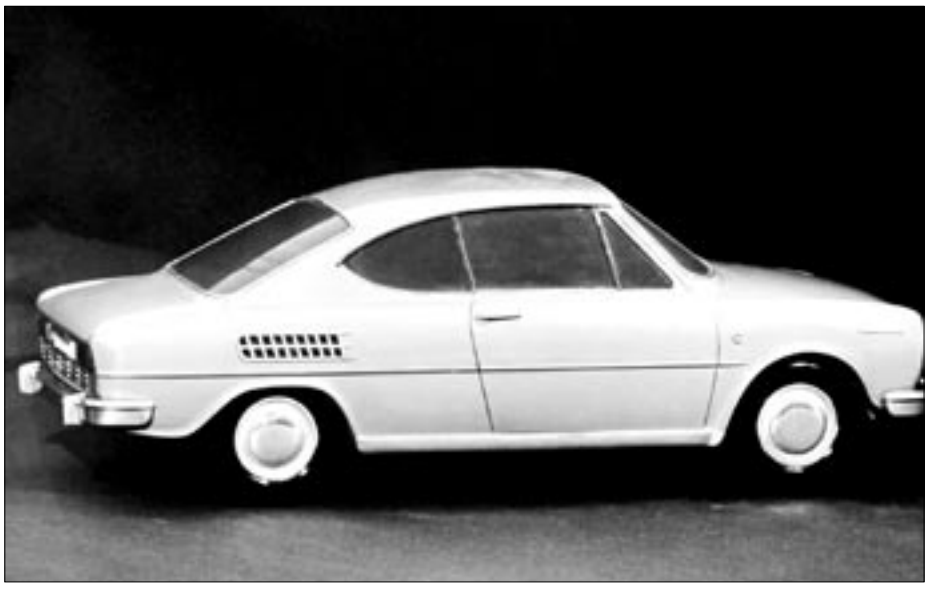
Škoda 110R Coupé
Pan Auto Kafka
Praga Alfa 23.-25. serie
90 let Maserati
Rudolf Sůva

Modelář Václav Jehlička u jednoho z prvních modelů budoucího kupé

Příběh z času minisukní: Škoda 110 R Coupé

V loňském roce uplynulo 70 let od chvíle, kdy byla do obchodního rejstříku zapsána firma „Ing. F. K. Janeček, továrna karoserií". V malé východočeské obci Kvasiny vyrostla do dnešních dnů z původní bednárny jedna z nejmodernějších automobilek v Evropě. V průběhu let byla nejprve spojena s Jawou (1934–1945), pak nakrátko s brněnskou Zbrojovkou (1945–1949), odkud ji převedli pod mladoboleslavskou Škodovku (1949–1953). Několik let (od 31. prosince 1953 do 1. dubna 1959) existovala samostatně jako Automobilové závody Kvasiny, národní podnik, aby byla od dubna 1959 definitivně začleněna pod AZNP Mladá Boleslav.

Kvasinské automobily patřily k nejhezčím sériovým vozům, jaké u nás vznikly, což platí zejména o druhé polovině minulého století. Důkazem je i Škoda 110 R Coupé.



První dokončený model, který Kvasiny představily vedení AZNP Mladá Boleslav

Chmurná perspektiva

Sportovní typy, které odsud vyjížděly, vždy snesly ve své třídě nejpřísnější měřítka, počínaje dvoumístnou Jawou Minor. O roadster Škoda 1101 byl v zahraničí takový zájem, že z 1886 vozů vyrobených v letech 1948–1951 zbyly na domácí zájemce údajně jen 3 (slovy tři). Dalším roadsterem byla Škoda 450 / Felicia / Felicia Super (1958–1964, 15 862 vozů). Na vnitřním trhu se sice také prodávaly, ale export měl přednost, protože mnoho zahraničních dealerů značky Škoda vázalo odběr Spartaků a Octavií na současnou dodávku Felicií. V Kvasinách mohli být spokojení, ale jen do doby, než koncepce osobních automobilů Škoda přešla z klasického uspořádání motor vpředu – pohon zadních kol na řešení „všechno vzadu". Tehdy bylo jasné, že Škoda Octavia Combi, kterou zde vyráběli, je výběhový typ a dříve či později skončí. Pak se z Kvasin stane závod na výrobu náhradních karoserií a karosářských dílů, jak bylo už dříve rozhodnuto. S tím se tu nechtěli smířit. Řešením mohl být sportovní derivát od připravované Škody 1000 MB, obdobně jako před lety navrhli a prosadili ze Spartaku odvozenou Škodu 450. Jenže v zemi socialismu s pětiletými plánovacími cykly bylo prosazení takového projektu na hranici fantazie. Na druhou stranu, Škoda 450 a Felicia byly mimořádně úspěšné, takže by obdobná aktivita přece jen mohla projít. Jiná možnost nebyla – pokud se v Kvasinách sami nepokusí navrhnout vůz, který by mohli vyrábět, odsoudí závod do role pouhé velkolisovny.

Šťastný návrh

V roce 1962 vznikl prototyp roadsteru s plátěnou střechou na podvozku Škody 1000 MB, avšak ukázalo se, že karoserie je příliš měkká a jako základ pro otevřený vůz se nehodí. Na další pokus došlo o čtyři roky později. Tehdy v Kvasinách navrhli kupé, které vycházelo z chystaného modernizovaného nástupce Škody 1000 MB. Ačkoli se příští vůz Škoda 100 dostal do výroby až v srpnu 1969, v takřka definitivní podobě byl připraven už v roce 1965. Vycházejíce z jeho tvarů, především přední části a zadního čela, vytvořili v Kvasinách model sportovního vozu v měřítku 1 : 10. Osobně se na něj přijeli podívat podnikový ředitel Ing. Josef Šimon, technický náměstek Ing. Miloslav Vigner a vedoucí konstrukce Ing. František Sajdl, vesměs osobnosti, jakých automobilka měla po válce ve svém čele málo. Model se jim velice líbil, a tak dostal kvasinský závod za úkol urychleně postavit funkční prototyp a předběžně zajišťovat i přípravu výroby.

Schváleno!

Situace se naráz změnila a Kvasiny mohly požádat o přepracování koncepce rozvoje závodu. Projektovou dokumentaci začala připravovat pražská Chemoprojekta. Protože ale neměla s podobným zadáním zkušenosti, převzala úkol Kovoprojekta Praha. V cílovém stavu měly Kvasiny produkovat ročně deset tisíc osobních automobilů a současně i deset tisíc lakovaných karoserií pro náhradní potřebu – tohoto úkolu se závod nezbavil. Ba dokonce první stavební etapa měla primárně zajistit právě tuto výrobu. Samozřejmě to nešlo nijak snadno, nadřízené orgány ani neurčily generálního dodavatele, takže stavební a technologické kapacity muselo zajišťovat vedení závodu samo.

Na poradě vedení podniku byla 21. listopadu 1967 definitivně odsouhlasena příprava výroby vozu označeného pracovně jako Š 1100 Coupé. První prototyp dokončili 30. března 1968 a na základě schválení byla zadána výroba 106 lisovacích raznic firmám Alabnica Bělehrad v Jugoslávii a VEB Schwanzenberg v Německé demokratické republice. Nářadí mělo být dodáno v polovině roku 1970. Současně bylo rozhodnuto zahájit přípravu náběhu sériové výroby. Znamenalo to především postavit čtyři nové výrobní objekty, z nichž poslední měl být dokončen v roce 1971.

Prototyp kupé se natolik líbil, že generální ředitelství Československých automobilových závodů (ČAZ) navrhlo řediteli kvasinského závodu Antonínu Kvapilovi, aby vyplatil členům konstrukčního týmu odměny v celkové výši 30 000 korun. Pro představu: tehdy činila vinkulace, tedy záloha na nový vůz, 20 000 Kč.

František Chamrád s definitivním modelem kupé, u jehož zrodu stál jako vedoucí kvasinského vývoje

Další model byl opět o krůček blíž definitivní podobě

První vyrobený prototyp při dokončovacích pracích. Na fotografii je patrný pevný rámeček větracího okna, od něhož se v sérii upustilo

Prototyp přístrojové desky pro Škodu 110 R Coupé.Vzhledem k ostrým tvarům nebyla její výroba z pěny PUR realizovatelná.

První prototyp vozu měl ještě dveřní kliky ze Škody 100 a ozdobnou lištu na bočním prolisu

První prototyp zrušil kolostřešním crash testem Josef Plecháč. Kupé koupil a znovu postavil Stanislav Cinkl, pracovník vývoje AZNP. Později skončilo v Mostě.

Počátek sériové výroby kupé na lince okované karoserie. Oldřich Valenta a Vlastimil Drašner montují dveře na skelet

Svět motorů nachytal první prototyp v Mladé Boleslavi krátce po jeho dokončení na jaře 1968. Nedlouho poté vůz havaroval

Vývoj a stavba

Návrh a výrobu prvních prototypů zajišťovala kvasinská konstrukce vedená Františkem Chamrádem. Ten nastoupil do továrny ještě za dob Janečka. Zdejší vývojovou kanceláří prošel z místa řadového konstruktéra až k postu vedoucího. Podílel se na tvorbě všech poválečných kvasinských automobilů. Stál u zrodu Škody 445/Felicie a nyní také u chystaného kupé. V pozdějších letech se pak jeho kolektiv podílel na dalších sportovních verzích vozů Škoda i na vzniku mnoha prototypů. Karoserie Škody 110 R Coupé je nesporně poznamenána také rukopisem dvou zdejších vývojářů, Eduarda Bělíka a Jiřího Kubce. Bělík se již podílel na karosářské podobě vozů Jawa, zejména v době druhé světové války, kdy zde vnikala karoserie vozu Minor II. V pozdějších letech se pak rukopis jeho kolektivu projevil na dalších sportovních verzích vozů Škoda i na vzniku mnoha prototypů. V případě kupé Š 1100 ocenilo generální ředitelství ČAZ především rychlost vývoje a „... *přínos pro formování koncepce karosářské činnosti ČSSR*“.

Zatímco prototyp vznikl na tehdejší dobu v závratně krátké době, stavba nových provozů se vlekla. Závod suploval roli generálního dodavatele a sháněl stavební firmy, kde se dalo. Na seznamu jich v roce 1968 figurovalo už sedmnáct, a ani ty nestačily. Velkou část prací zajišťovali sami zaměstnanci formou brigádnických hodin. Připomínalo to doby nevolnictví, ale v tehdejší situaci to nikomu nepřišlo absurdní. Další problémy se daly čekat v souvislosti s připravovaným zkrácením pracovní doby – všechny soboty měly být od poloviny roku 1968 volné, zatímco dosud to byla každá druhá.

Při zkušební jízdě havaroval první prototyp kupé tak, že oprava nepřicházela v úvahu. Zajíždění upraveného motoru

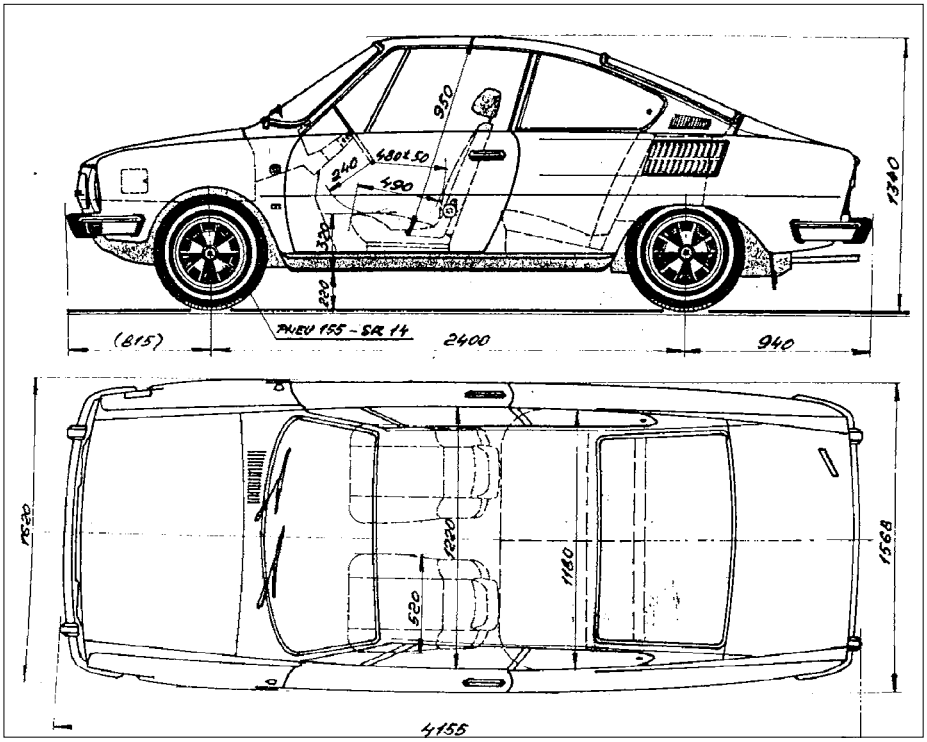
Kvasinská značka, kterou měla kupé na předním blatníku pod vodorovným prolisem

proto pokračovalo na druhém prototypu. V Mladé Boleslavi i v Kvasinách se začali intenzivně zabývat předpisy EHK, které musely československé vozy splňovat, pokud se měly prodávat na zahraničních trzích. Stanovily parametry pro prostor řidiče, předepisovaly bezpečnostní pásy, definovaly zpětná zrcátka, materiály do interiéru, nárazníky a řadu dalších prvků a funkcí, které měly vliv na bezpečnost provozu vozidla. Od roku 1970 musely být všechny v Československu nově prodané osobní automobily vybaveny bezpečnostními pásy, jejichž používání bylo u těchto vozů nyní povinné.

Trnitá cesta k výrobě

Společností od ledna 1968 hýbaly politické změny, jejichž cílem bylo nastolení socialismu s lidskou tváří, jak se této utopii říkalo. Na její přesné podobě se nemohli protagonisté dohodnout, snad proto, že směrů a proudů byla celá řada. Žádný div, že se na nich nemohli domluvit ani zaměstnanci v Kvasinách. Na bouřlivé schůzi 15. května 1968 se střetli dosavadní funkcionáři závodní organizace KSČ s 380 účastníky volajícími po změnách. Bylo charakteristické, že k žádným konkrétním závěrům se nedošlo. Všechny naděje zakrátko zadusila vojska Varšavské smlouvy, která v noci z 20. na 21. srpna Československo přepadla a začala okupovat. V Kvasinách se onoho 21. srpna nepracovalo, v následujícím týdnu se zaměstnanci přidali k celostátní jednohodinové generální stávce, ale stávkový výbor byl už 30. srpna rozpuštěn a výroba nebyla prakticky nijak výrazně narušena.

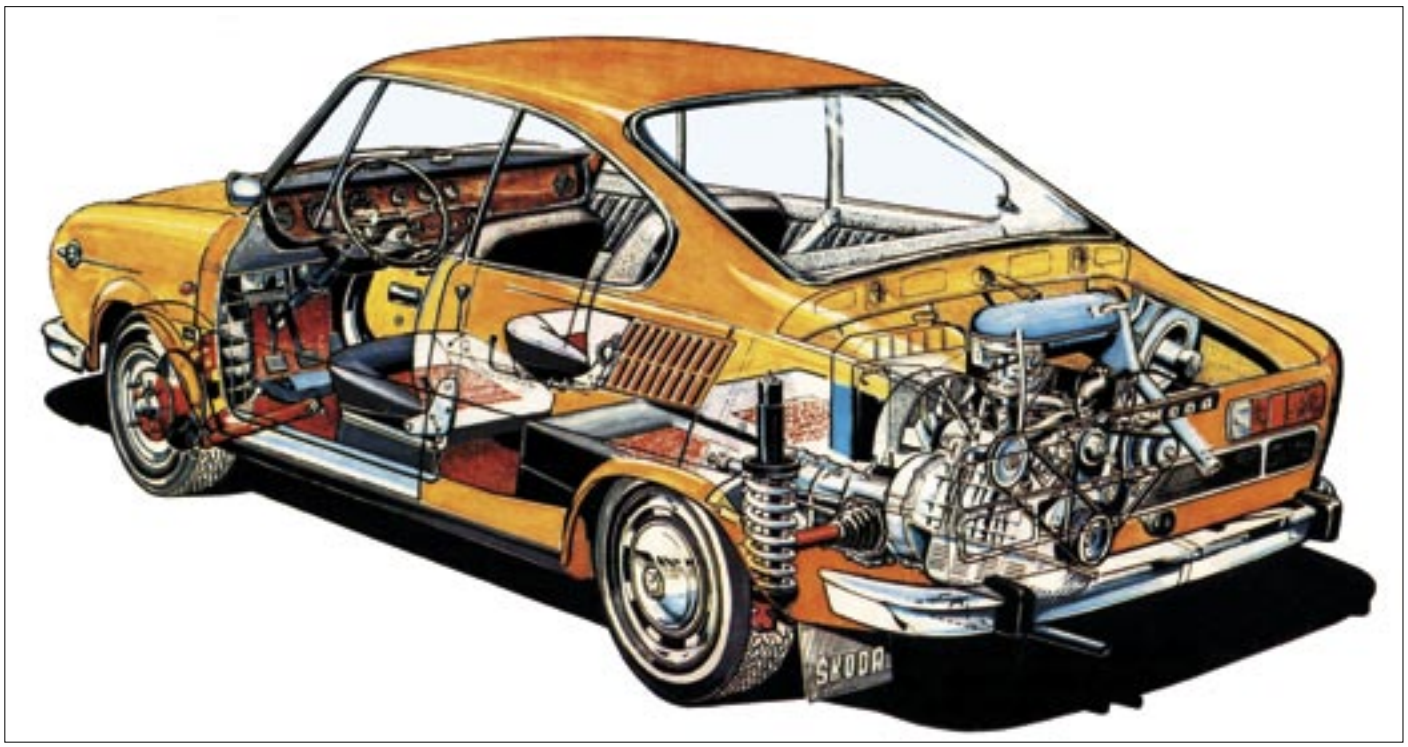
V roce 1969 došlo v závodě k výměně. Po 18 letech odešel z funkce ředitele Antonín Kvapil. Na jeho místo přišel z Mladé Boleslavi Ing. Josef Radocha. Právě s jeho působením v Kvasinách je spojováno období velkého stavebního i výrobního rozmachu závodu. A to přesto, že nastala nenormální doba, absurdně nazvaná normalizace. O své místo přišli prakticky všichni, kteří nesouhlasili se sovětskou okupací země,



Rozměrový náčrtek Škody 110 R Coupé

Škoda 110 R Coupé byla prvním československým automobilem s bezpečnostní přístrojovou deskou vyrobenou z pěny PUR

Nabídka osobních vozů Škoda byla na počátku 70. let opravdu chudá



Průhledový obrázek Václava Krále

Jedno z prvních kupé ještě bez vnějšího zpětného zrcátka a s malou směrovkou na blatníku

První prospekt na nový vůz

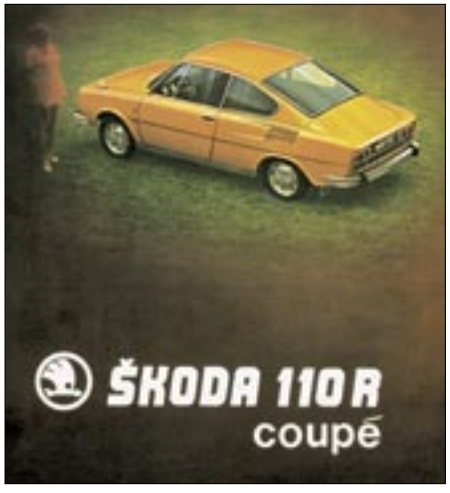
z komunistické strany byly ze stejného důvodu vyloučeny statisíce členů, většinou rovněž postižených ztrátou zaměstnání. Vedlo to mimo jiné k naprosté apatii a nechuti jakkoli se projevovat, natož veřejně se angažovat.

V Kvasinách se podařilo nejen zachovat finální výrobu, ale opět pozvednout závod na vyšší úroveň. Přitom zde měli starostí a komplikací na rozdávání. Výstavba nové svařovny a haly výpravny se stala nadějí na zlepšení situace, ale byla jen světýlkem na konci dlouhého tunelu. V roce 1969 se museli vypořádat s řadou stavebních problémů, s malým výkonem kotelny, nedostatkem skladových ploch a zpožděním při rozšíření lisovny, které se protáhlo do zimy a přineslo další komplikace. Menší lisovací nářadí pro kupé vzniklo v kvasinské nástrojárně, dále v Karose Vysoké Mýto, pražském Rudém Letovu, Přerovských strojírnách i v Mladé Boleslavi a ve Vrchlabí. Předpokládané zahájení výroby prvních kupé od 1. ledna 1970 bylo nutné posunout. Protože se dodávky velkého lisovacího nářadí opožďovaly, museli pro první výlisky poslat do Jugoslávie a Itálie dodávkový vůz, jinak by se nepodařilo smontovat první vozy ani v posunutém termínu. Ani svářecí kleště z hořického ZEZ nepřišly včas, takže oficiální zahájení výroby se mohlo oznámit až v srpnu 1970 po celozávodní dovolené. Podařilo se smontovat prvních 50 vozů ověřovací série, dalších pět bylo připraveno na XII. mezinárodní veletrh Brno, který se konal ve dnech 5. až 14. září. Nový vůz označený jako Škoda 110 R Coupé

Reklamní snímek interiéru prvního kupé, ještě bez hlavových opěrek, zato s bezpečnostními pásy, zlatými marlborkami a Ronsonem – znaky tehdejšího československého luxusu

tady slavil premiéru. Ve své kategorii to byl velmi zdařilý automobil, který navázal na tradici Felicií.

Dalo se očekávat, že zájem v zahraničí bude veliký. Proto se urychleně dokončovaly homologační zkoušky pro export do Nizozemí, Itálie, Francie a Spolkové republiky Německo. Do konce roku 1970 se postavilo jen 180 kupátek, pochopitelně kromě Octavií Combi (4382) a podvozků pro ně (5069). V Kvasinách toho roku pracovalo rekordních 1022 zaměstnanců.



Škoda 110 R Coupé před Šerlišským mlýnem v Orlických horách. Tehdy stačilo oslovit hezké děvče ve fabrice, vyjet za Kvasiny, nafotit pár diapozitivů a bylo hotovo. Slečna Olina Kadlecová z vývojového oddělení kvasinského závodu se takto objevila na řadě reklamních (správně se tenkrát říkalo propagačních) snímků tohoto vozu

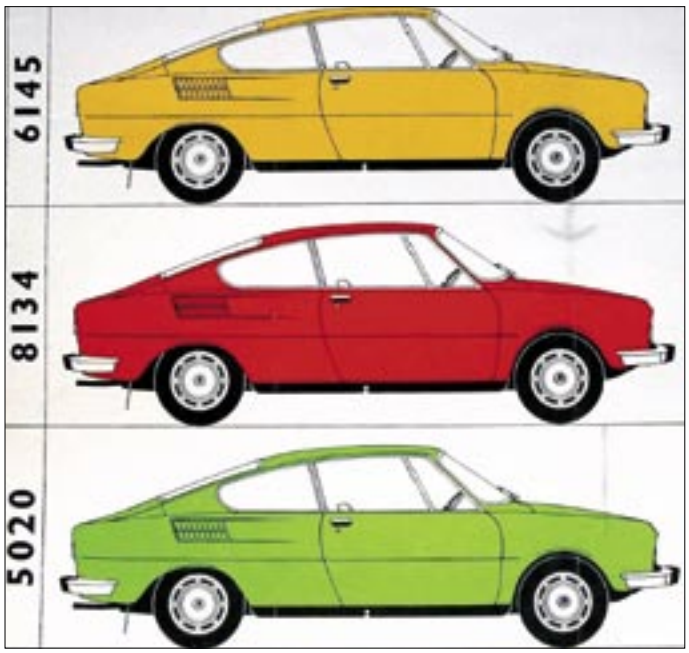
Škoda 110 R Coupé

Rok 1971 přinesl do Kvasin výraznou změnu, na niž se zde dlouho připravovali. Definitivně byla ukončena výroba Octavií Combi, které nahradila Škoda 110 R Coupé. Jeho zcela odlišná koncepce si vynutila radikální změnu výrobní technologie, k níž došlo v průběhu celozávodní dovolené. V montážní hale byl instalován podvěsný dopravník, umožňující spojení pohonného agregátu a náprav s karoserií. Prodloužen byl i pozemní dopravník tak, aby se zajistila plánovaná produkce nového vozu i výroba náhradních karoserií na Octavie a Octavie Combi. Nevyhovující koncepce celého závodu nadále působila nemalé potíže. Výrobní objekty byly roztříštěné a technologicky na sebe nenavazovaly. Nové výrobní haly lisovny a svařovny byly umístěny v tzv. novém závodě, který se postupně začal budovat za cestou dělící závod na dvě části. Zbývající výrobní objekty – lakovna a montáž – byly umístěny v prostorách starého závodu, který bez větších změn fungoval od dob firmy Jawa. Nesnadná manipulace a převážení všech dílů i celých karoserií mezi výrobními objekty se pochopitelně podepsaly na kvalitě. Pomýšlet na zásadní změnu, která by přinesla uzavřený výrobní proces, bylo v tehdejší době nad síly a především finanční možnosti závodu i podniku AZNP, a snad i národního hospodářství.

Sériová výroba kupátek přinášela potíže s dodávkami různých komponentů. Opožděně přicházely otáčkoměry, tlakoměry, řadicí páky, hlavové opěrky a z Itálie zámky, což znamenalo odstavit nedokončené vozy na plochu před haly a pak je dodatečně kompletovat. Výroba se tím prodražila a množily se problémy s kvalitou, na niž si stěžovali zejména zahraniční prodejci. Neustále se opakovaly reklamace korodu-

První dva vyrobené vozy Škoda 110 R Coupé byly zaslány známému sběrateli automobilů Leonidu Iljiči Brežněvovi do Moskvy, aby si vybral mezi bílým a modrým. Vtipně aranžovaný snímek pořídili technici při posledních jízdních zkouškách před expedicí. Leonid Iljič si nevybral a oba vozy se vrátily zpět

Známý fotograf Taras Kuščinskij při práci. Fotografoval první vozy Š 110 R Coupé před odesláním do Moskvy. V pozadí Stanislav Cinkl, dnes koordinátor na montáži prototypů ve Škodě Auto



Vzorník barev pro první kupé

Mírně modernizovaný volant a středový tunel s reprodukto rem pro kupé

Dostaveníčko pod dubem, polovina 70. let

Reklamní snímek modernizovaného kupé, za nímž stojí studie vozu Škoda 110 Super Sport, vpředu laurinka z továrního muzea. Model 1972 (po závodní dovolené 1971) dostal „čtyřoké" přední čelo a zapuštěné nalévací hrdlo, zakryté v předním blatníku malým víkem. Větrací mřížky v zadním střešním sloupku se objevily na vozech pro rok 1973

jících parabol světlometů, také určité části karoserie byly náchylné ke korozi, některé pryžové díly rychle stárly a potahové materiály ztrácely barvu. Vedoucí pracovníci závodu, výrobního úseku a technické kontroly pak čas od času vyjížděli k zahraničním importérům, aby na místě řešili stížnosti. V letech 1971–1973 totiž putovalo 90 % všech vyrobených vozů Škoda 110 R Coupé na západoevropské trhy. Později se tento podíl snížil, avšak zdaleka ne tak, aby se dostalo na všechny domácí zájemce.

Kupátka, která přišla na český trh, se v Mototechně prodávala tzv. volně, tedy bez pořadníku a bez vinkulace. Cena v roce 1973 činila 78 000 Kč, přičemž výrobní náklady na vůz dosáhly 34 281 Kč, velkoobchodní cenu určili na 38 420 Kč. Pro srovnání: Škoda 100 se naopak prodávala výhradně na pořadník a stála 56 750 Kč. Požadavky zahraničních prodejců vozů Škoda nutily závod k některým pozdějším drobným úpravám. Koženkový potah střechy, vyhřívané zadní okno a disky kol z lehkých slitin (určené jen na export) vozu dost pomohly.

Počty vyráběných kupé nebyly nijak oslnivé. Nejvíce jich smontovali v roce 1974, kdy jich z Kvasin vyjelo 7566. Toho roku se také začaly karosářské díly lisovat z plechu dodávaného Východoslovenskými železárnami Košice. Do té doby se zpracovával plech z Válcoven plechu Frýdek Místek a od rakouské společnosti Voest. Výroba se i nadále průběžně potýkala s pozdními dodávkami dílů, například slunečních clon,

Kupé před odvozem ze solnického nádraží, leden 1978

Poslední Škodu 110 R Coupé vyrobili 30. prosince 1980

SIMPLY CLEVER

ŠkodaOctavia
NA VOZY ŘADY OCTAVIA ZVÝHODNĚNÍ 60 000 KČ
ŠkodaFabia
NA SKLADOVÉ VOZY ŠKODA FABIA SEDAN CENOVÁ VÝHODA 40 000 KČ

Garantujeme:
- výhodný leasing
- výkup vozů všech značek na protiúčet

Váš prodejce vozů Škoda:

AUTO JAROV, s. r. o.
Osiková 2, 130 00 Praha 3
Tel.: 251 002 235
www.autojarov.cz

www.skoda-auto.cz

AUTOJAROV®
1. obchodní dům automobilů
Držitel certifikátu kvality ISO 9001/2000

Škoda 110 R Coupé typ 718-K

Vyráběn v letech 1970–1980 • osobní automobil s pohonem zadních kol se čtyřmístnou uzavřenou dvoudveřovou karoserií • čtyřdobý zážehový kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV, umístěný podél za zadní nápravou, vrtání × zdvih Ø 72 × 68 mm, 1107 ccm, stupeň komprese 9,5, výkon (SAE) 45,6 kW (62 k) při 5250 ot/min, max. točivý moment 86 Nm při 3500 ot/min, třikrát uložený klikový hřídel, chlazení s nuceným oběhem kapaliny, chladič umístěný vzadu v motorovém prostoru, mazání tlakové oběžné, zapalování akumulátorové s rozdělovačem Pal Magneton Kroměříž, karburátor Jikov 32 DDSR (od roku 1976 Jikov 32 EDSR), alternátor PAL 14 V, 35 A • převodové ústrojí v bloku s motorem v podélném uspořádání: převodovka před zadní nápravou – rozvodovka – motor, spojka jednokotoučová kapalinová, převodovka 4 + Z, (I – 3,8, II – 2,12, III – 1,41, IV – 0,96, Z – 3,27), stálý převod 4,44, od roku 1977 4,22 • podvozek – bezrámová konstrukce, přední náprava lichoběžníková s dvojicemi trojúhelníkových ramen, odpružená vinutými pružinami a hydraulickými tlumiči, zadní náprava dělená, kyvadlová, odpružená vinutými pružinami a hydraulickými tlumiči, řízení šroubem a maticí, brzdy kapalinové dvoukruhové, přední kotoučové, zadní bubnové, parkovací brzda mechanická bubnová, působící na zadní kola, kola plechová disková 155 – 14, v roce 1980 165 – 13 • rozměry a hmotnosti: rozvor náprav 2400 mm, rozchod vpředu/vzadu 1280/1250, celkové rozměry 4155 × 1620 × 1340 mm, pohotovostní hmotnost 805 kg, celková hmotnost 1180 kg, největší rychlost 140 km/h, spotřeba paliva 9 l/100 km

sedaček, krytek větrání, pojistek dveří a dalších drobností, takže se vozy kupily před halou a dokončovaly se za cenu přesčasových hodin. Nucená přezaměstnanost (od osmnácti let musel mít každý občan ve svém mnohastránkovém občanském průkazu razítko školy či zaměstnavatele, jinak byl pokládán za příživníka a tedy kriminální živel) paradoxně způsobovala trvalý nedostatek pracovních sil, protože výrobní problémy se nejčastěji řešily přijímáním dalších zaměstnanců místo modernizací technologie. Nejinak v Kvasinách. Závod musel zajistit dělnice z Polska a dělníky z Vietnamu, což znamenalo zapracovat je a zařídit pro ně ubytování, tedy další starosti. Kritický nedostatek pracovníků v lisovně pak nutil vedení organizovat tam brigády zaměstnanců ze všech pracovišť.

První soutěžní Škoda 110 R Coupé s náporovým chladičem, rozšířenými blatníky a spoilerem vznikla v roce 1971 ve sportovním oddělení v Mladé Boleslavi

Josef Srnský – Jiří Syrovátko na Rallye Teplice v roce 1973

A když k tomu ještě dozrála řepa, mohl si výrobní náměstek zoufat, protože na základě smlouvy s místním jednotným zemědělským družstvem museli dělníci a úředníci automobilky vypomáhat při sklizni na poli.

Sportovní úpravy

V roce 1971 vznikl na bázi sériové Škody 110 R Coupé soutěžní vůz pro tehdejší skupinu A2, vybavený náporovým chlazením. Protagonistou projektu se stal zdejší konstruktér a jezdec Ing. Jiří Šedivý, který s tímto vozem od roku 1972 startoval ve skupině B5.

Na Barum Rallye 1973 se posádka Ing. Jiří Šedivý – Jiří Janeček představila s novým vozem, který měl střešní sloupky snížené o 75 mm, řadu dílů vylisovaných z hliníkového plechu 0,7 mm, takže hmotnost vozu klesla oproti sériovému provedení o 85 kg na 720 kg. I když se nijak neprosadili, stalo se toto kupé prvním krokem na cestě k příštímu skvělému závodnímu a soutěžnímu vozu. V roce 1974 přišly na řadu tři vozy typu 734, známé jako Škoda 180/200 RS, a v roce 1975 se koncem dubna objevila v Brně Škoda 130 RS. V následujících letech se ji podařilo vyladit tak, že se stala nejúspěšnějším sportovním vozem své doby v kategorii motorů do objemu 1300 ccm. Jejím základem byla Škoda 110 R Coupé. Dnes se dokonce z ojetých kupátek staví stotřicítky, čemuž se sice dá rozumět, ale nelze s tím souhlasit. To už je ale zase jiná historie.

Připomeňme tedy na závěr, že v letech 1970–1980 vzniklo celkem 57 085 vozů Škoda 110 R Coupé, které ani čtvrt století po ukončení výroby neztratily nic ze své elegance.

Text: Vladimír Holoubek, Jan Králík